TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 31 sierpnia 1937 r. | NR 16

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Sprawa wyrównania warunków pracy w porcie gdyńskim i gdańskim

Dla ogólnego zorientowania się w warunkach pracy w portach gdyńskim i gdańskim koniecznym jest wspomnieć o ewolucji, jakiej uległo stanowisko życia gospodarczego zaplecza i decydujących czynników państwowych w stosunku do portów polskiego obszaru celnego, a mianowicie do ich roli w obsłudze naszego handlu zamorskiego.

Gdańsk bronił pierwotnie uporczywie zasady całkowitego wykorzystania przez Polskę portu gdańskiego, t. zw. fulluse'u, wnosząc skargę na Polskę przed forum Ligi Narodów. W przeciwieństwie do tego stanowiska w umowie polsko-gdańskiej z dnia 4 sierpnia 1933 r., uzupełnionej następnie protokółem z dnia 16 IX tego roku, zadowolił się Gdańsk zapewnieniem mu określonych kontyngentów przeładunkowych, których wysokość znacznie odbiegała od poprzednich pretensyj.

Konsekwencją powyższej umowy było także zainicjowanie starań w kierunku zrównania kosztów usług w obydwu portach. W tym celu ustalono zasadę ściślejszej współpracy zarządów tych portów.

W porozumieniu, zawartym dnia 5 stycznia 1937 r., przedłużono moc obowiązującą umowy z roku 1933 do dnia 31 grudnia 1939 r. i podkreślono konieczność dalszej współpracy zarządów obydwu portów w zakresie utrzymania na jednakowym poziomie opłat portowych i wspólnego naradzania się nad kwestiami, dotyczącymi interesów tych portów.

Wynikiem tej współpracy jest doprowadzenie do wyrównania opłat portowych, obejmujących opłaty za wejście i wyjście statków, za pilotaż, za korzystanie z nabrzeży i opłat od ładunku i pasażerów. Nie zostały natomiast dotychczas wyrównane opłaty za używanie dźwigów, składów, za holowniki, opłaty spedytorskie, maklerskie i robocizna.

Czynniki miarodajne dały również wyraz tendencji do zrównania uprawnień Gdyni i Gdańska przy obsłudze naszego handlu zamorskiego, czego najwymowniejszym dowodem było przyjęcie w porozumieniu postanowienia, iż zezwolenia przywozowe są ważne przy imporcie towarów „przez porty polskiego obszaru celnego". Decydując się na wprowadzenie przytoczonej klauzuli, polskie czynniki miarodajne zrezygnowały tym samym z możności wywierania wpływu na skierowanie części towarów reglamentowanych na Gdynię, pozostawiając importerowi swobodny wybór jednego z dwóch portów jako miejsca odprawy celnej.

Charakterystyka ewolucji „wyrównywania" kosztów usług w portach polskiego obszaru celnego nie byłaby jednak kompletna, gdyby nie zwróciło się uwagi na najważniejsze w tym względzie wydarzenie, jakim było obniżenie wartości guldena gdańskiego do poziomu złotego, wprowadzone zarządzeniem Senatu W. M. Gdańska z dnia 1 maja 1935 r.

Jednym z celów tego zarządzenia było także przeciwstawienie się portowi gdyńskiemu, zyskującemu coraz silniejszą pozycję w polskim handlu zamorskim. Do tego momentu była głównym atutem Gdyni taniość jej usług

i ona decydowała w głównej mierze o pozyskiwaniu przez Gdynię nowych ładunków. Tę siłę atrakcyjną Gdyni zniwelowała dewaluacja guldena i późniejsza polityka Senatu W. M., który dążył bezwzględnie do utrzymania elementów kalkulacyjnych w porcie gdańskim na poprzednim poziomie nominalnym tak, iż w wielu wypadkach stał się port gdański tańszym od Gdyni.

Ta okoliczność wywołała także przewrót w ustosunkowaniu się zaplecza do portu gdyńskiego, które na tle różnicy ceny świadczeń tych portów wystąpiło pod adresem Gdyni z żądaniem generalnej obniżki opłat za przeładunek towarów do poziomu taryfy gdańskiej. W ten sposób Gdańsk stał się w stosunku do Gdyni wskaźnikiem i argumentem, uzasadniającym wszelkie żądania obniżki opłat, chociaż poprzednio tylko Gdynia była tym czynnikiem, który umożliwiał zapleczu orientowanie się w wartości usług portowych i przyczyniał się bardzo poważnie do obniżenia kosztów przeładunku w Gdańsku. Na dowód tego przytaczamy następujące szczegóły:

Przeładunek węgla wynosił poprzednio w Gdańsku 2,5 — 3 guldenów niezdewaluowanych, po przeniesieniu zaś części przeładunku węgla z Gdańska do Gdyni zaczął koszt przeładunku w Gdańsku szybko spadać i wynosi obecnie około zł 1,20 za tonę.

Bekony przeładowywano pierwotnie w Gdańsku po 9 guldenów niezdewaluowanych, obecnie natomiast przeładowuje się je w Gdyni po zł 4,50 za tonę.

Jaja przeładowywano w Gdańsku po 10 guldenów niezdewaluowanych, podczas gdy w Gdyni koszty przeładunku wynoszą obecnie zł 6,— za tonę.

Przeładunek cynku wynosił dawniej w Gdańsku 9 guldenów niezdewaluowanych, obecnie zaś wynosi on w Gdyni zł 2—3 od tony.

Dzięki pracy Gdyni nastąpiła silna obniżka kosztów przeładunku również w stosunku do szeregu innych towarów.

Dewaluacja guldena jednak nie tylko zdystansowała Gdynię w jej dążeniu do potanienia kosztów przeładunku, ale stworzyła ponadto niezdrową konkurencję, doprowadzając ceny usług obydwu portów w niektórych wypadkach poniżej poziomu opłacalności.

Na pierwszy rzut oka zrównanie uprawnień i kosztów usług Gdyni i Gdańska wydaje się żądaniem w interesie polskiego życia gospodarczego usprawiedliwionym, w rzeczywistości jednak bezwzględne realizowanie takiej zasady byłoby równoznaczne z upośledzeniem Gdyni na rzecz Gdańska zwłaszcza wówczas, gdyby dalsza rozbudowa portu gdyńskiego została zahamowana.

Analiza warunków pracy w obydwu portach, traktowanych jako elementy, składające się na kalkulację ceny usług, wykazuje, że zachodzące w niektórych wypadkach różnice w kosztach przeładunku na niekorzyść Gdyni są nieuchronnym następstwem niewyrównania warunków pracy w obu portach pod względem administracyjnym, socjalnym, podatkowym itd. oraz, że na skutek niedoinwestowania portu gdyńskiego warunki pracy w Gdyni są bezwzględnie gorsze, niż w Gdańsku.

Przede wszystkim nie należy zapominać, że Gdańsk w przeciwstawieniu do Gdyni jest portem starym, posiadającym długoletnią tradycję handlową, wyrobione stosunki handlowe z zagranicą, doskonałe wyposażenie techniczne, wykwalifikowanego robotnika i pracownika handlowego.

Jeśli więc Gdańsk posiada wszystkie, a Gdynia tylko niektóre elementy, składające się na pojęcie sprawnie funkcjonującego portu, to jest rzeczą jasną, że kalkulacja kosztów w obu portach nie może wykazywać tych samych wyników. W szczególności jest rzeczą niesporną fakt, że praca w porcie gorzej wyposażonym wykazuje słabszą opłacalność przedsiębiorstw portowych. Nierówne warunki pracy wykluczają możliwość zrównania ceny usług w obu portach, jeśli się pragnie uniknąć naruszenia zasady rentowności. Toteż zasada równania kosztów usług stanie się z punktu widzenia interesów polskiego gospodarstwa narodowego dopiero wówczas w całej pełni celowa, gdy zaistnieją w obu portach równe warunki pracy, a tym samym równe szanse kalkulacyjne. Natomiast realizowanie omawianej zasady przed zrównaniem Gdyni z Gdańskiem pod względem organizacyjnym, technicznym, socjalnym, skarbowym i t. d. byłoby równoznaczne z uprzywilejowaniem Gdańska a oczywistą szkodą dla rozwoju Gdyni.

J. Karczyński.

Przepisy dotyczące stwierdzania wagi i ustalania ilości towarów przez zaprzysiężonych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni rzeczoznawców wagi i ilości towarów

Art. 1.

Dla stwierdzania wagi towarów, przeładowywanych w porcie gdyńskim, zaprzysięga Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni rzeczoznawców wagi i ilości towarów.

Przy wykonywaniu swoich obowiązków winni rzeczoznawcy stosować się do ogólnych przepisów dla rzeczoznawców portowych, ustalonych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni.

Art. 2.

Wyżej wymienieni rzeczoznawcy mogą odmówić wykonania ekspertyzy jedynie z ważnych powodów, w myśl przepisów ogólnych, ustalonych dla rzeczoznawców portowych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni. W razie choroby lub innej przeszkody, która nie pozwala wykonywać rzeczoznawcy jego obowiązków w czasie dłuższym, niż tydzień, winien zawiadomić o tym Izbę Przemysłowo-Handlową.

Art. 3.

Przy wydawaniu orzeczenia, dotyczącego wagi lub ilości towarów, ponosi zaprzysiężony rzeczoznawca podobną odpowiedzialność, jaką ma biegły przed Sądem. Powinien rzeczoznawca wydać orzeczenie z tą samą dokładnością i z tym samym poczuciem odpowiedzialności, jakby to robił w każdym poszczególnym wypadku przed Sądem. Przede wszystkim może jedynie wtenczas wydać orzeczenie, jeżeli o prawdziwości podanych szczegółów przekonał się na podstawie faktycznego przeważenia lub dokonanego przeliczenia towaru.

Art. 4.

Rzeczoznawcy wagi i ilości towaru nie wolno wykonywać równocześnie kontroli dla dwóch stron, zainteresowanych tą samą partią towaru, bez wyraźnej zgody pisemnej zainteresowanych stron.

Art. 5.

Rzeczoznawcom wagi i ilości towarów nie wolno wykonywać funkcyj, wchodzących w zakres działalności innych rzeczoznawców portowych, jak np. dla żeglugi i dla stwierdzania jakości towaru. Wolno im jedynie, na wyraźne żądanie zleceniodawcy, stwierdzić uszkodzenie zewnętrzne towarów, bez ustalania przyczyn tych uszkodzeń. Za te funkcje nie wolno pobierać dodatkowych opłat, jak również nie wolno wystawiać na powyższe szczegóły specjalnych atestów, lecz należy stwierdzać je w formie oświadczeń z podpisem i pieczątką rzeczoznawcy.

Jeżeli rzeczoznawcy wagi i ilości towarów nadano równocześnie charakter zaprzysiężonego próbobiorcy, wolno mu również przy wykonywaniu czynności próbobiorczych posługiwać się pomocnikami zarejestrowanymi. Rzeczoznawcy wagi i ilości towarów wolno starać się o zatwierdzenie lub o zaprzysiężenie przez Urząd Celny w charakterze rzeczoznawcy dla ustalania ilości towarów przy odprawie celnej w myśl § 60 zarządzenia Ministra Skarbu z dnia 5 lutego 1936 r. w sprawie instrukcji morsko-celnej (Monitor Polski Nr 81/36. pozycja 138).

Art. 6.

Orzeczenia rzeczoznawców powinny być dokładne i zupełne; próbne ustalenia lub stwierdzania są zakazane, z wyjątkiem wypadków, ustalonych przez zwyczaje handlowe, zarejestrowane przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni.

Art. 7.

Wykonywanie przez osoby kontrolujące funkcyj, potrzebnych dla stwierdzania wagi lub dla ustalenia ilości towaru, powinno odbywać się w ten sposób, aby wszystkie osoby kontrolujące mogły się bez trudności porozumiewać i nieprzerwanie uzgadniać wyniki swoich badań.

Wyniki te należy zapisywać do książek kontrolnych, których schemat winien być jednolity u wszystkich kontrolujących, według wzorów, aprobowanych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni. Za zezwoleniem Izby wolno posługiwać się w specjalnych wypadkach schematami zleceniodawców. Zapiski w książkach kontrolnych winny być podpisane przez zarejestrowanych pomocników, o ile ważenie lub liczenie było przez nich dokonane.

Końcowe wyniki kontroli winny strony kontrolujące uzgadniać bezpośrednio po ukończonym przeładunku. W wypadku zachodzących rozbieżności winny strony kontrolujące przeprowadzić wspólnie ponowną kontrolę, o ile to jest technicznie możliwe. Jeżeli strony nie mogą wyników swojej pracy uzgodnić, winny różnicę określić jako znajdującą się „in dispute“. Rzeczoznawca wagi i ilości towarów jest zobowiązany przy wykonywaniu ekspertyz posługiwać się wyłącznie wagami i miarami, zatwierdzonymi przez Państwowy Urząd Wag i Miar.

Przed przystąpieniem do wykonywania funkcyj kontrolnych winni rzeczoznawcy zbadać, czy wszystkie urządzenia i przyrządy, którymi posługiwać się będą w czasie ekspertyzy, są w należytym stanie i czy dają wystarczającą gwarancję dokładnego wykonania ekspertyzy.

Końcowe wyniki kontroli winny strony kontrolujące uzgadniać bezpośrednio po ukończonym przeładunku.

Art. 8.

Wykonywanie funkcyj, potrzebnych dla stwierdzenia wagi lub ustalenia ilości towaru przez zarejestrowanych pomocników rzeczoznawców powinno się odbywać pod nadzorem zaprzysiężonych rzeczoznawców. Niewykonywanie nadzoru nad pomocnikami pociąga za sobą odpowiedzialność dyscyplinarną rzeczoznawcy przed Izbą Przemysłowo-Handlową w Gdyni.

Art. 9.

Przy ustalaniu wagi towarów w jednolitych opakowaniach, jak n. p. cukier w workach, nawozy sztuczne w workach, owoce w skrzyniach i inne towary w standaryzowanych opakowaniach, należy się stosować do

istniejących uzansów handlowych, względnie do wyraźnych poleceń i wymagań zleceniodawcy. W każdym jednak wypadku należy co najmniej przeważyć uzansem ustalony procent towaru, należącego do jednego gatunku i asortymentu. Sposób wykonania ekspertyzy winien być wyraźnie uwidoczniony w orzeczeniu.

Art. 10.

Zaprzysiężony rzeczoznawca wagi i ilości towarów winien podać w ateście, stwierdzającym wyniki ekspertyzy, następujące dane:

1) nazwę firmy, względnie osoby, z której polecenia ekspertyza została wykonana,
2) oświadczenie, z którego wynika, że ekspertyza odbyła się pod jego nadzorem,
3) nazwę statku, do którego lub z którego towar został załadowany, względnie wyładowany, numery wagonów względnie nazwę lub numer magazynu, do którego lub z którego towar został przeładowany,
4) dokładną datę i czas wykonywania ekspertyzy,
5) wyniki ekspertyzy, wykazujące dokładną wagę, względnie ilość towaru, oraz w razie potrzeby, numery lub znaki skrzyń, worków, bel itp., stwierdzone w czasie ekspertyzy,
6) sposób wykonania ekspertyzy (art. 9),
7) podpis zaprzysiężonego rzeczoznawcy.

Art. 11.

Przy stwierdzaniu wagi zaprzysiężeni rzeczoznawcy winni posługiwać się pomocnikami, egzaminowanymi i zarejestrowanymi w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Izba Przemysłowo-Handlowa wyda przepisy, dotyczące warunków dopuszczenia do egzaminu oraz ustali tryb i wymogi egzaminu.

Art. 12.

Obowiązki i prawa zarejestrowanych pomocników określi osobny regulamin.

Zarejestrowanym pomocnikom nie wolno pracować samodzielnie w charakterze rzeczoznawcy, ani wystawiać dla stron jakichkolwiek zaświadczeń, dotyczących ekspertyzy.

Rejestracja pomocników odbywać się będzie za pośrednictwem rzeczoznawców, którzy zgłaszają swych pomocników do zarejestrowania w biurze Izby.

Pomocnicy rzeczoznawców są rejestrowani w Izbie na okres jednego roku.

Art. 13.

Wykreślenie z rejestru pomocnika następować będzie: na polecenie Prezesa Izby w wypadkach, jeżeli do jego wiadomości dojdą fakty, wskazujące na to, że dana osoba wydaje się być nieodpowiednią do spełniania powierzonych jej funkcyj, na uzasadniony wniosek rzeczoznawcy oraz na skutek prawomocnego wyroku karnego, orzekającego utratę prawa wykonywania zawodu.

Art. 14.

Wysokość płac zarejestrowanych pomocników winna być zakomunikowana Izbie Przemysłowo-Handlowej.

Art. 15.

Zaprzysiężony rzeczoznawca wagi i ilości towarów winien prowadzić:

1) dokładny kopiał atestów, ułożonych w porządku chronologicznym,
2) dziennik, zawierający:
   a) datę wykupienia i wystawienia oraz liczby porządkowe atestów,
   b) nazwę firmy względnie osoby, na której zlecenie dokonano ekspertyzy i której atest został wydany.

Ponadto winien rzeczoznawca przechowywać w ciągu 10 lat dowody, na podstawie których dane orzeczenie zostało sporządzone.

Kopiał atestów, dziennik oraz dowody winny być utrzymywane w wzorowym porządku i na każde wezwanie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni przedłożone dla kontroli.

Art. 16.

W razie niezastosowania się do powyższych przepisów, podlega zaprzysiężony rzeczoznawca rygorom, przewidzianym tak w statucie Izby, jako też w ogólnych przepisach dla rzeczoznawców portowych, wydanych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni.

Art. 17.

Na dowód znajomości powyższych przepisów podpisuje zaprzysiężony rzeczoznawca wagi i ilości towarów odpowiednią deklarację przy akcie składania przysięgi lub odbierania dokumentu nominacyjnego.



POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI POLITYKI HANDLOWEJ I EKSPORTOWEJ.

W dniu 17 sierpnia odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby dr. Kasperowicza posiedzenie Izbowej Komisji Polityki Handlowej i Eksportowej.

Po przyjęciu protokółu z poprzedniego zebrania Komisja wysłuchała sprawozdania Wiceprezesa dr. Kasperowicza z przebiegu i wyników konferencji eksportowej, odbytej w Warszawie w dniach 22 i 23 czerwca pod przewodnictwem Pana Ministra Przemysłu i Handlu. Materiały do tej konferencji opracowane zostały m. in. na podstawie wyników konferencji, która odbyła się na początku czerwca w Gdyni pod przewodnictwem dyrektora Państwowego Instytutu Eksportowego p. Turskiego. Z ramienia Izby naszej p. Wiceprezes dr Kasperowicz wygłosił na konferencji w Warszawie referat o zagadnieniach komunikacyjnych, związanych z eksportem, który uwzględniał szczegółowo warunki, istniejące obecnie w porcie gdyńskim oraz w zakresie połączeń morskich z krajami, do których eksport polski jest kierowany. (Referat ten został opublikowany w nr. 12 Biuletynu).

Następnie Wiceprezes dr Kasperowicz poinformował Komisję o nowych zasadach organizacyjnych Rady Handlu Zagranicznego, której powierzone zostały przez Rząd ważne funkcje w zakresie regulowania warunków handlu zagranicznego.

W dalszym ciągu posiedzenia Komisja omówiła projekt ustawy o zmianie rozporządzenia Prezydenta R. P. o prawie celnym, oraz projekt zorganizowania w Gdyni przez Izbę Stałej Wystawy Prób i Wzorów. Przy omawianiu tej ostatniej sprawy Komisja podkreśliła wagę tego przedsięwzięcia oraz konieczność postawienia go na należytym poziomie.

UDZIAŁ IZBY W PRZYJĘCIU W GDYNI WYCIECZKI RZĄDOWEJ KOMISJI FRANCUSKIEJ

W dniach 25 i 26 sierpnia bawiła w Gdyni wycieczka delegacji handlowej francuskiej. Delegacja przybyła do Gdyni z Warszawy po zakończeniu konferencji kwartalnej ze stroną polską w sprawie wykonania postanowień traktatu handlowego polsko-francuskiego, podpisanego w Paryżu w dniu 22 maja br.

W skład delegacji tej wchodzili: wicedyrektor departamentu handlowego Ministerstwa Spraw Zagranicznych p. de Saint-Hardouin, dyrektor departamentu Min. Rolnictwa p. Billet, z-ca dyrektora departamentu Min. Przemysłu i Handlu p. de Tugny i radca Min. Skarbu p. Guindey.

Goście francuscy byli podejmowani w Gdyni przez Urząd Morski i naszą Izbę. W zastępstwie nieobecnego Prezesa Izby, Izbę reprezentował Prezes Izbowej Komisji Morskiej, radca Julian Rummel.

Przed opuszczeniem Gdyni delegacja francuska wystosowała do Izby naszej pismo treści następującej:

„Członkowie handlowej delegacji francuskiej, opuszczając Gdynię, wyrażają Panu Dyrektorowi Rummlowi i Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni serdeczne podziękowanie za tak uprzejme przyjęcie. Ożywienie ruchu handlowego, które panuje w porcie gdyńskim. wywarło na nich wielkie wrażenie. Delegacja zrobi wszystko, co jest w jej mocy, aby kraj jej w przyszłości brał coraz większy udział w tym ruchu, przyczyniając się przez to samo do wzrostu pomyślności pierwszego spośród portów bałtyckich".

UWAGI SFER GOSPODARCZYCH PORTU GDYŃSKIEGO W SPRAWIE NOWELI DO USTAWY O PRAWIE CELNYM.

W dniu 12 sierpnia 1937 r. odbyło się w Radzie Interesantów Portu posiedzenie ekspertów, celem przepracowania projektu noweli do rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 X 1933 r. o prawie celnym.

Dyrektor Rady Interesantów Portu, dr Bolesław Kasprowicz, zagajając zebranie, przedstawił obecnym w ogólnych zarysach projekt noweli, po czym przedyskutowano poszczególne punkty projektu i sformułowano uwagi do 9 punktów specjalnie ważnych dla pracy w porcie. Uwagi te po przedstawieniu ich prezydium Rady zostały zakomunikowane Ministerstwu Przemysłu i Handlu oraz naszej Izbie.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LIPCU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w lipcu b. roku 151.824 ton towarów, wobec 138.964,5 ton przewiezionych w lipcu 1936 roku. Z tej ilości przypadło na towary wywozowe 98.947,5 ton (VII 1936: 95.888,5 t., na to-

wary przywozowe 47.144 t. (VII 1936: 36.039 t), na przewozy między portami zagranicy 7.057,5 ton i na tranzyt morski 675 t. (VII 1936: na obie ostatnie kategorie razem 7.732 ton).

Dla przewozów tegorocznego lipca charakterystycznym jest silny wzrost przewozów importowych, na co najwięcej wpłynęły intensywniejsze niż w zeszłym roku importowe przewozy na liniach Żeglugi Polskiej, przybycia „Wisły" z Ameryki Południowej, oraz zwiększony przywóz na linii północno-amerykańskiej towarzystwa Gdynia — Ameryka L. Ż.

Żegluga Polska S. A. przewiozła w miesiącu sprawozdawczym 92.479 t. ładunków (VII 1936: 78.236) podnosząc w największym stopniu swe przewozy, w porównaniu z pozostałymi towarzystwami. W tym przypadło na wywóz 43.858 t. (VII 1936: 38.691 t.) na przywóz 43.544 t. (VII 1936: 32.508 t.), na przewozy między portami zagranicy 4.402 t. i na tranzyt morski 675 t. (VII 1936: obie ostatnie kategorie przewozów razem: 7.037 t.)

Linie regularne Żeglugi Polskiej przewiozły 34.127 t. towarów (VII 1936: 23.784 t.), w tym w wywozie 18.291 t. (VII 1936: 15.271 t.), w przywozie 13.900 t. (VII 1936: 7.636 t.), w przewozach między portami zagranicy 1.261 t. i w tranzycie morskim 675 t. (VII 1936: obie ostatnie kategorie przewozów razem: 877 t.) Na liniach regularnych Żeglugi Polskiej S. A., i to głównie w ruchu przywozowym, widzimy główne nasilenie czynności transportowych w sprawozdawczym miesiącu.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 58.352 t. towarów (VII 1936: 54.452 t.), w tym w wywozie 25.567 t., i to węgla 18.555 t. i koksu 7.012 t. w przywozie — w grupie właściwych trampów — 24.817 t., w tym 8.416 t. rudy żelaznej, 8.350 t. tomasyny, 8.051 t. kostki granitowej i 4.827 t. importu na statku Wisła, przydzielonym do południowo-amerykańskiej linii, w tym 3.600 t. tomasyny załadowanej w porcie europejskim, a reszta to kakao, nasiona lnu, garbnik quebracho, bawełna, wełna, maszyny i skóry. Po tym ostatnim powrocie „Wisła" otrzymała inne przeznaczenie. Poza tym „Wisła" w kategorii przewozów między portami zagranicy przewiozła 3.141 t. kukurydzy z Południowej Ameryki do portu zachodnio-europejskiego.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 11.150 ton towarów wobec 11.917 t. przewiezionych w lipcu ub. roku. Były to jednakże przewozy znaczne, gdyż zeszłoroczne lipcowe przewozy były rekordowo wysokie: tak w lipcu 1935 roku przewieziono 7.287 t. Na liniach Polbrytu systematycznego wzrostu ilościowego przewiezionych towarów nie można oczekiwać, gdyż są to stare linie, oparte o przewozy drobnicy, przy których decydującą jest wartość przewożonych towarów, liczby zaś dla ilości wahają się w zależności od przyjęcia częściowo masowego ładunku, np. drzewa, większych jednolitych transportów towaru itp.

Eksportowych ładunków było: na liniach angielskich 8.359 ton (VII 1936: 8.810 t.) na linii Havru 174 t. (VII 1936: 54 t.), importowych ładunków było na liniach angielskich 2.791 t. (VII 1936: 3.107 t.), na linii Havru 40 t. (VII 1936: 9 t.)

Tow. Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe S. A. przewiozło 2.047 pasażerów i 2.560 t. towarów, nie licząc wycieczek na wodach Północnej Europy i, oczywiście, linii Bliskiego Wschodu. Cały ten przewóz przypada na linię północno-amerykańską (po 2 statki w każdą stronę) przewyższając znacznie lipcowy ruch zeszłoroczny, kiedy to był 1 statek wyjściowy i 2 statki wejściowe, z ogólną ilością 1.352 pas. i 2.310 t. towarów. Ruch wyjściowy wyraził się liczbą 1.113 pasażerów i 1.751 t. towarów (VII 1936: 506 pas. i 1.886 t. towarów), ruch wejściowy — 934 pas. i 809 t. towarów (VII 1936: 846 pas. 424 t. towarów). Wzrost przywozu jest więc widoczny również na tej linii. Na południowo-amerykańskiej linii nie było ruchu w Gdyni jako końcowym wzgl. wyjściowym porcie, w przeciwieństwie do lipca ub. roku, kiedy był jeden statek na wyjściu, z 858 pas. i 1.374 t. towarów.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Okrętowego (Polskarob) przewiozły 45.635 t. węgla, wobec 45.127,5 t. przewiezionych w lipcu ub. roku, w 16, podobnie jak w zeszłorocznym lipcu, podróżach. Z tej ilości węgla 2.655,5 t. przewieziono pomiędzy portami obcymi — z Methil do Odense, reszta to węgiel eksportowy, ładowany w Gdyni. Wywieziono do Szwecji 19.097 t., do Norwegii 15.169,5 t., do Holandii 5.513 t., Belgii 3.200 t. Poszczególne statki dokonały: Robur IV 5 podróży z węglem, Robur III i Robur VI po 4 podróże, Robur V 3 podróże, w tym jedną pomiędzy portami zagranicy. Zawieziono węgiel do portów: Göteborg (4 razy), Oslo (3 razy), Rotterdam (2 razy), Limhamn, Oxelösund, Sarpsborg, Slite, Slemmestad, Odense i Zeebrügge. Ze względu na znaczną ilość dalszych przewozów (Norwegia) sprawozdawczy miesiąc może być uważany za miesiąc zwiększonej sprawności eksploatacyjnej statków Polskarobu.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LIPCU.

W miesiącu lipcu urządzenia przeładunkowe portu gdyńskiego przepracowały 15.718 godzin 50 minut z zużyciem prądu 93.805 kWh i przeładowały 238.028 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy:

w bieżącym roku	126
w ubiegłym roku	106
przyrost wynosi zatem	20%

cji ubiegłego roku, po czym uzyskał pierwszą klasę Lloydu (dla celów ubezpieczeniowych). Statek ten długości 42 m. szerokości 7,4 m, głębokości 4 m posiada maszynę parową trzycylindrową o mocy 600 HP., co pozwala na rozwijanie szybkości jedenastu mil morskich. Statek ten, zabierając około 250 ton węgla, może odbyć podróż 25-dniową. Tonaż brutto statku 325 ton, netto 148 ton, czyli może zabrać z połowu przeszło 100.000 kg ryb.

Jest to statek rybacki tak zwany „trawler" czyli łowiący ryby za pomocą sieci ciągnionej. Trawler posiada mniejszą załogę od t. zw. drywtera, czyli statku łowiącego ryby sieciami stawianymi. Trawler „Adam" posiada 14 osób załogi, w tym czterech rybaków polskich, jednego Duńczyka — reszta wraz z kapitanem to Holendrzy.

Trawler „Adam" wyjechał na połowy 1 sierpnia br. i łowił około tygodnia na Morzu Północnym w okolicach Fladenground. Zarzucanie i ciągnienie sieci „trawla" trwa około trzech godzin, po czym sieć wyciąga się z morza i zarzuca się natychmiast drugą sieć. I tak co trzy godziny trwa ciągnienie i wyciąganie sieci przez okres siedmiu dni w dzień i w nocy. Podróż z Morza Północnego przez Skagerrak do Gdyni trwała nieco więcej jak trzy doby. Statek przywiózł z połowów około 64.000 kg ryb, z czego świeżych w lodzie 50.000 kg a resztę 14.000 kg śledzi zasolono w beczkach handlowych, szkockich. Do Gdyni statek „Adam" przybył dnia 16 bm. o godzinie 1 w nocy i natychmiast rozpoczął wyładowywanie. Towar nadszedł w pierwszorzędnym stanie. Trawler posiada pięć luk ładownych, z czego jedna zajęta jest sieciami, druga 120 beczkami ze śledziami solonymi, a trzy pozostałe ładownie zawierają świeże ryby w lodzie, solą konserwowane. Z ryb świeżych przywiózł statek około 45.000 kg śledzi w lodzie, 1.500 kg makreli patroszonych, 750 kg szelfiszy (gatunek bardzo cenionego dorsza), 1.750 kg dorszy niebieskich (t. zw. Seelacha) i drobne ilości innych ryb Morza Północnego. Świeżość przywiezionych ryb zawdzięcza statek specjalnej konserwacji. I tak w ładowniach układa się ryby natychmiast po złowieniu na półkach, przesypując je lodem i solą. Ryby nie gniotą się i są doskonale chronione przed ciepłem.

Wspomnieć również należy o nowoczesnych urządzeniach radiotelefonu na tym trawlerze. Kapitan ma możność w każdej chwili rozmawiać z biurem Towarzystwa, komunikując o wyniku codziennych połowów i odbierając nowe polecenia. Specjalne urządzenia „echa elektrycznego" pozwalają wyszukiwać ławice śledzi na morzu. Po wyładowaniu ryb trawler zabierze z Gdyni 50.000 kg lodu mielonego, soli, próżnych beczek, prowiantu i 150.000 kg węgla.

KRONIKA

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE SOLONE W GDYNI I W GDAŃSKU.

W porcie rybackim w Gdyni notowano ostatnio następujące ceny na śledzie solone z własnych połowów i importowane oclone, franco wagon port rybacki — za dużą beczkę:

Polskie połowy „Mewa": śledzie szkockie nowe: puste 78, pełne 83, za dwie połówki 5 zł drożej, gotówka 3% skonta.

Polskie połowy „Pomorze": śledzie szkockie: Fladenground 75, szkockie śledzie — nowe połowy: matiesy za dwie połówki: medium 90, selected 100, large 110, I trade: połowy lipcowe: Lerwick 87, PAF. 89. Wick Stronsay 92. II trade, połowy lipcowe: Lerwick 78, PAF. 82 brak, Wick Stronsay: brak, połowy czerwcowe o 4 zł taniej, crownbrand: połowy czerwcowe 80, lipcowe 85.

Holenderskie: nowe połowy: t. zw. szkockie puste 72, pełne 80.

Norweskie: Sloomaties 50, Sloo 40, Vaar 36, Schneidehering: brak, norweskie, islandzkie: od 55 do 60. Nowe islandzkie matiesy, oryginalne — oczekiwane w dniach najbliższych 70. Stare śledzie: szkockie od 60 do 65, islandzkie 55 do 60.

W Gdańsku notowano za śledzie solone, oclone, franco wagon Gdańsk:

Szkockie matiesy: szetlandzkie large 113 do 115, selected 103 do 105, medium 95 do 100. szkockie twardo solone: I trade: szetlandzkie: matis 88 do 90, II trade: 83 do 85, zwykłe marki 78 do 80, crownmatis 86 do 88, crownmedium 82 do 84.

PAF. I trade 92 do 94, II trade 90 do 92, zwykłe marki 88 do 90, jarmuckie I trade 68 do 70, zwykłe marki 65 do 67, norweskie SLOOFULS 500/600 — 40 do 42, 600/700 — 42 do 44, VAAR 500/600 — 35 do 36, 600/700 — 36 do 37, islandzkie matiesy oryginalne lądowe solenie od 65 do 67.

NOTOWANIA CEN RYB WĘDZONYCH.

Wędzarnie gdyńskie sprzedawały w detalu kilogram ryb wędzonych: flądry od 1,20 do 1,80 zł, węgorze od 4 do 5 zł, dorsze od 1 zł do do 1,50 zł, piklingi skrzynka 12 sztuk 1,75 zł, w detalu sztuka 20 groszy.

UPAŁY WSTRZYMUJĄ TRANSAKCJE ŚLEDZIAMI SOLONYMI.

Gorące dnie lata nie sprzyjają transakcjom śledziami solonymi z połowów szkockich. Hurtownicy z kraju dokonują tylko najkonieczniejszych zakupów. Dopiero z oziębieniem się należy liczyć na znaczniejsze wzmożenie obrotów.

Z końcem ubiegłego tygodnia dokonano w porcie rybackim szeregu większych sprzedaży śledzi solonych, ładując do kraju 43 wagony.

Do portu rybackiego w Gdyni nadeszły w tygodniu następujące statki:

dnia 17 bm. par. Jaederen: 1.979/1 i 475/2 śledzi solonych norweskich i z połowów norweskich na wodach islandzkich;

dnia 17 bm. motor. Beta z Holandii: śledzie solone z polskich połowów Mewy: 2.131

kanties, oraz śledzi holenderskich importowanych 250/1 i 238/2;

dnia 22 bm. parowiec Barbara — Gdy. 93 — trawler rybacki firmy Pomorze z Morza Północnego około 30 ton ryb świeżych w lodzie i zasolonych;

dnia 23 bm. par. Heimsdale z Anglii: śledzi szkockich 225/1 i 175/2.

Do Gdańska natomiast nadeszły statki: Göta z 687/1 i 272/2 śledzi szkockich, oraz par. Jaederen z 473/1 i 125/2 śledzi solonych norweskich. Ogółem do Gdańska przywieziono śledzi szkockich w czerwcu br. 41.960, a w lipcu 39.939 beczek całych i połówek, a w roku ub.: 41.417 w czerwcu, 36.682 w lipcu, czyli zwiększenie wyraźne.

TRUDNE POŁOŻENIE LUDNOŚCI RYBACKIEJ NA PÓŁWYSPIE HELSKIM.

Tak jak dla rybaków posiadających kutry motorowe najważniejszym źródłem utrzymania są połowy szprotów w okresie miesięcy zimowych, tak dla ludności rybackiej nie posiadającej statków rybackich decydującym okresem są połowy węgorzy. Odebrać tym rybakom połowy węgorzy, to znaczy skazać ich na przymusowe bezrobocie i nędzę. W takim trudnym położeniu znajdują się rybacy z Boru i z Helu. Częściowe ograniczenia miejsc połowu spowodowały ciągłe kłótnie między rybakami o miejsca dla połowu. Pilnym więc zagadnieniem będzie dostarczenie rybakom możliwości łowienia na innych terenach. I tu okazuje się jak na czasie jest wykańczany obecnie port rybacki w Wielkiej Wsi.

POŁOWY ŚLEDZI W ANGLII I WALII W LIPCU I W CIĄGU 7 MIESIĘCY RB

Według obliczeń angielskiego Ministerstwa Rolnictwa i Rybołówstwa połowy śledzi w Anglii i Walii w lipcu rb. wynosiły 103.061 cwts. wartości Ł 44.325 (lipiec 1936 — 99.244 cwts. Ł 35.671). Połowy śledzi od początku rb. do końca lipca wynosiły łącznie 295.604 cwts. wartości Ł 140.666 (w roku poprzednim 244.098 cwts. wartości Ł 112.465).

SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI W LIPCU 1937 R.

wynosiły 738.071 cwts wartości Ł 375.178 (lipiec 1936 r. 607.697 cwts — Ł. 304.744), a od początku roku — 1.599.827 cwts wartości Ł 764.668 (I—VII 1936 r. 1.907.743 cwts — Ł. 819.909).

SZKOCKI WYWÓZ ŚLEDZI SOLONYCH W LIPCU 1937 R.

wynosił 129.215 beczek wobec 54.714 beczek w czerwcu 1937 r. i 137.070 beczek w lipcu 1936 r. Z lipcowego wywozu przypada na Niemcy 38.813 beczek (w tym na Hamburg 29.984, na Szczecin 7.922, na Królewiec 815, na Altonę 92). Na Gdynię 16.226, na Gdańsk 34.676, na Litwę 9.037, Na Łotwę 20.344, na Estonię 4.716, na Szwecję 1.256, na Holandię 14, na Belgię 496, na Francję 21, na Palestynę 125, na Kanadę 449, U. S. A. 1.205.

SZWEDZKIE RYBOŁÓWSTWO MORSKIE.

Według szwedzkiego centralnego biura statystycznego ludność rybacka trudniąca się zawodowo rybołówstwem morskim, jako zajęciem głównym liczyła w roku 1935 — 13.519 osób (w roku 1934 — 13.346), a jako zajęciem dodatkowym 10.279 osób (10.093 w roku 1934). Wśród pierwszych 6.044 rybaków, czyli 44,7% przypada na okręgi Göteborg i Bohus. Wartość sprzętu i statków wynosiła okrągło 50,7 milionów koron, w tym wartość sprzętu 21,3 milionów koron. W porównaniu z rokiem poprzednim wartość sprzętu wykazuje wzrost o 5,8%, a statków o 3,9%. Okręgi Göteborg i Bohus występują tu na pierwsze miejsce z sumą 23,8 milionów koron w zależności od tego i wartość połowów w tych okręgach wynosiła 16,6 milionów koron na ogólną wartość połowów szwedzkich 28,6 milionów koron.

WYDAWNICTWA

AKTUALNA PRACA W ZAKRESIE REGLAMENTACJI DEWIZOWEJ.

Dr Adam Mantel. Bronisław Matecki, Tadeusz Bielobradek „Polskie Ustawodawstwo Dewizowe" str. V + 613. Skład Główny. Bank Spółdzielczy Skarbowców z o. o. w Warszawie, ul. Leszno 5.

Pod powyższym tytułem w opracowaniu znanych specjalistów w dziedzinie spraw dewizowych ukazało się ostatnio źródłowe wydawnictwo, przedstawiające całokształt obowiązującego w Polsce ustawodawstwa dewizowego. Ponieważ od chwili wprowadzenia w Polsce reglamentacji dewizowej (kwiecień 1936 r.) ukazała się znaczna ilość dodatko-

wych przepisów, komentarzy i rozporządzeń oraz okólników instytucji, której powierzona została kontrola nad sprawami dewizowymi, a więc Komisji Dewizowej, zebranie i autorytatywne skomentowanie ich stało się koniecznością. Konieczności tej czyni zadość omawiana praca. Zawiera ona tekst dekretu Prezydenta R. P. z dnia 26 kwietnia 1936 roku w sprawie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznymi i krajowymi środkami płatniczymi, przy czym każdy artykuł dekretu został zaopatrzony w obszerny komentarz (str. 1—220). Dalej podany jest tekst rozporządzenia wykonawczego Min. Skarbu z dnia 24 lipca 1936 roku (str. 221—230), a następnie wszystkie dekrety rozporządzenia i instrukcje poszczególnych Ministrów oraz okólniki Komisji Dewizowej i Związku Banków. Zaznaczyć przy tym należy, że w pracy uwzględnione zostały jedynie przepisy obecnie obowiązujące, wyeliminowane zostały natomiast wszystkie przepisy, które zostały odwołane lub zmodyfikowane. Te ostatnie podane są w brzmieniu obecnie obowiązującym. Ponieważ praca obejmuje wszystkie przepisy, jakie ukazały się do końca lipca br., jest ona bardzo aktualna i przejrzysta, pomimo swoich rozmiarów. Przyczynia się do tego zaopatrzenie jej w szczegółowy skorowidz przedmiotowy.

Dla utrzymania stałej wartości informacyjnej wydawnictwa autorzy w dalszym ciągu wydawać będą dodatki, zawierające pełne teksty wszelkiego rodzaju przepisów w zakresie polskiej reglamentacji dewizowej, komentarze, wyjaśnienia oraz wskazówki praktyczne, orzecznictwo sądowe oraz omówienie ustawodawstwa dewizowego państw obcych. Dodatki te przesyłane będą jedynie nabywcom „Polskiego Ustawodawstwa Dewizowego" za opłatą 6,— złotych półrocznie.

Omawiana praca, jako dająca niewątpliwie możność dokładnego zorientowania się w skomplikowanej dziedzinie reglamentacji dewizowej, znajdzie licznych nabywców pośród sfer gospodarczych, mających stale do czynienia z obrotem pieniężnym i towarowym z zagranicą.

WYDAWNICTWA PROPAGANDOWE „POLSKA LOTNICZA.

Nakładem Głównej Księgarni Wojskowej ukazało się ostatnio w sprzedaży dzieło zbiorowe p. t. „Polska Lotnicza", mające na celu zilustrowanie całokształtu zagadnień, związanych ze stanem obecnym, warunkami i możliwościami rozwoju lotnictwa w Polsce.

Celem wydawnictwa jest utrwalenie w społeczeństwie przekonania, że rozbudowa lotnictwa w Polsce jest rękojmią jej wielkości i potęgi. Współpraca wybitnych specjalistów i literatów oraz piękna szata zewnętrzna, dają gwarancję, że wydawnictwo „Polska Lotnicza" spełni swe zadanie propagandowe.

Ze względu na cel wydawnictwa byłoby pożądane, aby znalazło ono jak największą ilość nabywców wśród sfer przemysłowych i handlowych okręgu Izbowego. Zbieraniem zamówień zajmują się specjalnie upoważnieni przedstawiciele wydawnictwa.

„ECONOMISCHE VOORLICHTING".

Holenderska instytucja „Economische Voorlichtingsdienst" (Serwis Informacyjny) w Amsterdamie, zbliżona swą działalnością do istniejącego przy Instytucie Bałtyckim w Gdyni „Gospodarczego Archiwum Morskiego", wydaje od przeszło 30 lat tygodniowe pismo p. t. „Economische Voorlichting" (Informacje Gospodarcze). Z szeregu numerów tego pisma, znajdujących się w czytelni Gospodarczego Archiwum Morskiego w Gdyni, możemy się zorientować o wielkiej jego wartości dla sfer gospodarczych. Poszczególne działy tego pisma jak: handel, przemysł, rolnictwo i hodowla, polityka handlowa, kongresy, zebrania, sprawozdania rynków itd. informują o wszystkich ważniejszych faktach gospodarki światowej, nie mówiąc już o szczegółowo omawianych działach gospodarki metropolii holenderskiej i jej kolonii. Ważne zwłaszcza dla importerów produktów kolonialnych są notowania rynkowe, jak i wskazówki o obowiązujących przepisach. Z większych opracowań w w ostatnich kilku numerach tego pisma wymienić należy w nr. 29 — De reorganisatie van de Engelsche Katonspinnerijen (Reorganizacja angielskich przędzalni bawełny), w nr 30 — Tusschentijdsche Balans der Verkeersstatistiek (Bilans statystyki w komunikacji), w nr. 31 — De Argentijnsche Walutawinsten (Argentyńskie zyski walutowe), w nr. 32 — De internationale schrootmarkt (Międzynarodowy rynek złomu), „De landbound schuld in Polen" („Zadłużenie rolnictwa w Polsce"). Poza tym każdy numer tego tygodnika zawiera kolejne opracowanie jednego z krajów — jego sytuacji gospodarczej, handlu, przemysłu, transportu, spraw walutowych, zwyczajów handlowych i t. d. Jedyną niedogodnością tego niezwykle interesującego wydawnictwa jest to, że jest redagowane wyłącznie w języku holenderskim, który niestety u nas jest stosunkowo mało znany.

Handel światowy owocami w cyfrach

W dodatku ekonomicznym wydawnictwa L'Indénpendance-Belge opublikowane zostały cyfry handlu światowego owocami za ostatnie kilka lat. Z cyfr tych wynika, że owoce, jako środki odżywcze odgrywają bardzo dużą rolę od kilkudziesięciu już lat, a od czasu wojny światowej prawie że dominującą w niektórych krajach.

W spożyciu pod względem ilościowym pierwsze miejsce zajmują banany za wyjątkiem Polski, następnie owoce cytrusowe — pomarańcze, mandarynki, cytryny i grapefruits oraz jabłka, a w końcu dopiero inne owoce jak: winogrona, gruszki, śliwki, czereśnie, wiśnie itd.

O przewadze konsumcji bananów, owoców cytrusowych i jabłek nad innymi świadczą następujące cyfry przeciętne importu tych owoców w okresie 1929—1935 r. Liczby przeciętne wynosiły w tym okresie: dla bananów do 2.100.000 ton, dla owoców cytrusowych od 1.450.000 do 1.900.000 ton, a dla jabłek od 600.000 do 800.000 ton.

Spożycie światowe innych owoców — winogron, gruszek, śliwek, porzeczek, moreli, poziomek, wiśni, ananasów, borówek itd. wynosiło przeciętnie około 500.000 ton rocznie

W imporcie i spożyciu owoców przoduje wśród wszystkich innych państw świata Zjednoczone Królestwo W. Brytanii, następnie Niemcy i Francja. Przywóz roczny owoców do tych krajów (razem) przekracza całkowity import do wszystkich innych państw. Dotyczy to przede wszystkim bananów, jabłek i owoców cytrusów. Obroty światowe tymi owocami wynosiły w okresie między 1929 r. a 1936 r. przeciętnie od 4.150.000 do 4.700.000 ton, z czego przypadło, jako przeciętna np. w roku 1932 na Anglię 1.030.000 ton, na Niemcy — 850.000 ton, na Francję — 570.000 ton.

Ogólny import względnie spożycie wszystkich wyżej wymienionych owoców wynosiło w okresie 1929 — 1935 r. przeciętnie rocznie w Anglii, Niemczech i Francji od 2.200.000 do 3.250.000 ton podczas, gdy dla wszystkich innych państw świata przeciętna cyfra roczna spożycia wynosiła od 4.500.000 ton do 5.725.000 ton. Anglia, Francja i Niemcy skupują razem 72,2—77,2% całkow. światowej produkcji owoców cytrusowych i jabłek. Udział Anglii w wyżej wykazanym procencie jest najwyższy, na nią samą bowiem przypada od 50—55%.

O ile chodzi o Stany Zjednoczone Ameryki Półn., to wchodzą one w rachubę na światowym rynku owoców jedynie jako nabywcy bananów. Roczne ich zapotrzebowanie na ten artykuł waha się od 800.000 do 1.300.000 ton. Wszystkie inne owoce produkują u siebie. Anglia zajmuje dominujące stanowisko w obrotach owocami nie tylko ze względu na bardzo znaczne zapotrzebowanie owoców dla celów konsumcji, ale także jako bezkonkurencyjny reeksporter.

O znaczeniu owoców jako środku odżywczym w codziennym życiu człowieka świadczy najlepiej fakt, że w okresie największego nasilenia kryzysu spadek obrotów światowych owocami w stosunku do spadku obrotów światowych środkami żywnościowymi innymi był znacznie mniejszy. Mianowicie ostatnie spadły w stosunku do obrotów sprzed 1929 r. o 20—30% zależnie od artykułu, a spadek obrotów owocami — bananami, jabłkami i owocami cytrusowymi wynosił najwyżej 11—11,7%. Wprawdzie kryzys spowodował znaczny spadek cen na owoce, dał się jednak mało odczuć o ile chodzi o tonaż obrotów, który jak wyżej zaznaczyliśmy wynosił w okresie od 1929 do 1936 r. przeciętnie rocznie od 4.100—4.700 tys. ton.

KRONIKA

POLSKI RYNEK POMARAŃCZOWY.

Polska, skutkiem wysokiej swej stawki celnej na pomarańcze była aż do chwili wprowadzenia w życie postanowień konwencji handlowej i nawigacyjnej polsko - hiszpańskiej, podpisanej w Madrycie dnia 14 grudnia 1934 r. rynkiem bez mała niedostępnym dla pomarańcz poślednich, tj. szczególnie dla pomarańcz hiszpańskich. Wskutek wysokich kosztów cła i w związku z tym wysokiej ceny towaru na rynku importerzy woleli sprowadzać pomarańcze gatunków najlepszych i odporniejszych na psucie się, aby nie narazić się na ryzyko, związane ze sprowadzeniem i zapłaceniem cła za towar gorszej jakości. Ponieważ pomarańcze z uwagi na ich cenę nie były wówczas dostępne dla szerszych warstw społeczeństwa, importerzy liczyli na ich zbyt jedynie wśród ludności zamożnej, która żądała zawsze towaru gatunkowo lepszego od hiszpańskiego.

Ogólny import pomarańcz do Polski w okresie dziesięciu lat przed wprowadzeniem obowiązującej obecnie stawki (zniżki) celnej, t. j. do 1934 r. wynosił w poszczególnych latach w tonach:

1924 r.	—	22.470
1925 r.	—	22.560
1926 r.	—	6.270
1927 r.	—	7.410
1928 r.	—	4.760
1929 r.	—	4.360

1930 r.	—	5.160
1931 r.	—	4.232
1932 r.	—	2.894
1933 r.	—	2.480
1934 r.	—	2.707
1935 r.	—	33.197
1936 r.	—	25.847

Jeszcze w roku 1924 i 1925, gdy cło na pomarańcze wynosiło od 100 kg zł 30 wzgl. 120, import był dość znaczny, jednak był mniejszy od importu w ostatnich 2 latach. Im wyższe stawki celne wprowadzano na pomarańcze po roku 1925 — tym mniejszy był import tego artykułu.

Jak wynika z powyższego zestawienia chłonność rynku polskiego, która przy średniej stawce celnej wynosiła blisko 23 tys. ton pomarańcz i mandarynek, została pod działaniem podwyższanych stawek celnych sztucznie redukowana, aż w końcu doszła do 11 wzgl. 12% dawniejszego importu.

TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 23 sierpnia nadszedł do Gdyni s/s „Puck" z ładunkiem 41 skrzyń grape-fruits z przeładunku w Londynie.

Dnia 24 sierpnia s/s „Lechistan" wyładował transport 4.715 skrzyń cytryn włoskich z Sycylii.

s/s „Lech" nadszedł do Gdyni dnia 26 sierpnia z transportem 820 skrzyń pomarańcz z Kolonij Portugalskich w Afryce Mosambique.

TRANSPORTY HERBATY.

Dnia 15 sierpnia zawinął do portu gdyńskiego s/s „Nereus", który wyładował 32 skrz. herbaty wagi 1.712 kg brutto. Towar pochodzi z Indyj Holenderskich i przeładowany został w Amsterdamie na s/s „Nereus".

s/s „Puck" nadszedł do Gdyni dnia 23 sierpnia z Londynu z transportem 118 skrz. herbaty wagi 5.065 kg brutto. Kraj pochodzenia towaru Indie Holenderskie.

Dnia 1 września spodziewany jest s/s „Orfeus", którym nadejdzie do Gdyni 20 skrzyń herbaty wagi 970 kg netto. Towar nadejdzie z Indyj Holenderskich z przeładunkiem w Londynie.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (28 VIII 37 R.)

Obroty w hurtowym handlu towarów kolonialnych są nadal bardzo małe i na razie nie ma widoków polepszenia się sytuacji w tym dziale pracy. O ile chodzi o kawę i herbatę, to jak dotychczas nie zmieniło sytuacji zarządzenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu odnośnie wstrzymania zawierania nowych transakcyj wiązanych na te artykuły. Zapasy tych artykułów, pochodzące z tych transakcyj są tak duże, że upłynie jeszcze sporo czasu zanim rynek kawowy i herbaciany zostanie ustabilizowany. W innych artykułach kolonialnych importowych transakcje dochodzą do skutku przeważnie tylko na małe partie i to po cenach z minimalnym zarobkiem.

Kawa surowa

Na rynku krajowym tendencja niejednolita. Podaż kawy duża, a popyt słaby. Ceny sprzedaży utrzymane na poziomie cen poprzednich, t. j. wahają się loco magazyn importera za 1 kg za towar oclony np. Rio 7 zł 3,75—3,85, Santos od 4,30 do 4,60, Guatemala od 4,70 do 5,45.

Na rynkach światowych obroty kawą wzrastają. W New Yorku sprzedano w czasie od 12—16 VIII br. kawy Santos 36.000 worków, Rio — 15.000 worków, od 17—20 VIII br. — Santos 110.000 worków, Rio — 56.000 worków, a w dniach od 23—26 VIII br. Santos — 77.000 worków, a Rio — 34.000 worków. Ceny loco utrzymane w stosunku do cen z dnia 16 bm. Mianowicie wynosiły w centach dolarowych za 1 lb. — Santos — 11,25, a Rio — 9,00. Natomiast w notowaniu cen z dostawą na późniejsze okresy zarysowała się wyraźna zniżka. I tak notowano z dostawą na miesiąc:

	wrzesień	grudzień	marzec 38	maj	lipiec
w dn. 16/VIII Santos	10,49	10.13	9,94	9,86	9.79
26/VIII „	10,11	9,89—9,90	9,68	9,63	9,60
16/VIII Rio	6,90	6,81	6,65	6,63	6,62
26/VIII „	6,25	6,34	6,31	6,31	6,30

Na rynkach europejskich w transakcjach tranzytowych obroty nieco słabsze niż w pierwszej połowie bm. Ceny utrzymane jednak. W czasie od 1—21 bm. dowieziono np. do Hamburga ogółem 113.098 worków kawy, głównie z Brazylii i Kolumbii.

Herbata

Tendencja na rynku krajowym nadal słaba. Ceny utrzymane na poprzednim poziomie. Niektóre gatunki herbaty sprzedaje się nadal po cenie kosztów własnych, aby tylko upłynnić kapitał w nich zainwestowany. Ceny wahają się za towar oclony loco magazyn importera za 1 kg: Ceylon zwyczajny 12,70—13,25 zł, lepszy — 13,50—14,20 zł, Sumatra 12,50—13,000 zł, Travancora — 13,50 zł.

Na rynku londyńskim — światowym tendencja w dalszym ciągu mocna i ceny zwyżkowe pomimo zwiększenia eksportu herbaty z krajów produkcji. W czasie od 9—13 bm. sprzedano wszystkich gatunków herbaty ogó-

łem — 49.500 skrzyń, a od 16—20 bm. — 73.269 skrzyń, wobec 59.323 i 69.213 w takichże okresach w ub. r.

Od 1 stycznia do 20 sierpnia br. obroty w herbacie na rynku londyńskim wynosiły ogółem 1.957.170 skrzyń, wobec 2.354.278 skrzyń w takim okresie w ubiegłym roku.

Notowania cen za 1 lb przedstawiały się w czasie od 9—20 bm. jak następuje:

nazwy herbaty	od 16—29 VIII	od 9—13 VIII
indyjskie:		
liściaste (Leaf)	1/2¼ d—5/2 d	1/2¼ d—4/9 d
pekoe i orange pekoe	1/2¼ d—6/1 d	1/2¼ d—3/4 d
miał herbaciany	1/2½ d—1/6¾ d	1/2½ d—1/6¼ d
Ceylon:		
liściaste (Leaf)	1/2½ d—1/9½ d	1/2½ d—1/8½ d
pekoe i orange pekoe	1/2¼ d—1/7½ d	1/2¼ d—1/11½ d
miał herbaciany	1/2¼ d—3/7 d	1/2¼ d—2/6 d

Przeciętne ceny za herbatę Jawa i Sumatra wynosiły w czasie od 9—13 bm. Jawa 1/2.46 d, Sumatra 1/0.68 d, a w czasie od 16—20 bm. Jawa 1/2.53 d, Sumatra 1/0.79 d.

Korzenie

W handlu korzeniami sytuacja bez zmian. Importerzy z uwagi na zwyżkę cen na wszystkie gatunki korzeni na rynkach zagranicznych nie spieszą się z wyzbywaniem towaru, gdyż sądzą, że mocna tendencja za granicą odbije się także później na naszym rynku.

Kakao

W Londynie notowano w dniach 21 i 26 bm. następujące ceny na ziarno kakaowe Accra za 50 kg w sh. cif kontynent, w dniu 21 VIII gatunek dobry — 39/9 sh., niezły — 39/3 sh., a w dniu 26 VIII dobry — 38/9 sh., niezły — 38/3 sh., a ze starych zbiorów dobrze się konserwujące — w dn. 21 VIII — 38/6 sh., a w dniu 26 VIII — 37/9 sh.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 13 do 26 sierpnia urządziły Aukcje Owocowe 3 przetargi, na których wystawiły razem 2.823 skrzyń cytryn włoskich i 124 skrzyń pomarańcz z Kolonij Portugalskich w Afryce Mosambique, z których 47 skrzyń wystawiano dwukrotnie. Z wystawionych ilości sprzedano 620 skrzyń cytryn w cenie od 34 do 36 zł za skrzynię. Pomarańcz z Mosambique sprzedano 6 skrzyń po 1,40 zł za 1 kg netto.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 16 sierpnia przetarg, na którym wystawiły 1.032 skrzyń cytryn włoskich i 47 skrzyń pomarańcz z Mosambique. Sprzedano cytryn 240 skrzyń po 35,50 do 36 zł za skrzynię. Pomarańcze wycofano z powodu braku nabywców. W aukcji wzięło udział 4 kupców.

Następny przetarg odbył się dnia 18 sierpnia. Do przetargu wystawiono 1.100 skrzyń cytryn włoskich i wycofane z poprzedniego przetargu 47 skrzyń pomarańcz z Mosambique. Sprzedano 100 skrzyń cytryn po 34 zł za 1 skrz. Pozostałą ilość towaru wycofano. Aukcja odbyła się przy udziale 10 kupców. Zainteresowanie towarem bardzo słabe.

Dnia 23 sierpnia urządzono aukcję, wystawiając do przetargu 691 skrzyń cytryn włoskich i 30 skrzyń pomarańcz z Kolonij Portugalskich. Sprzedano 280 skrzyń cytryn po 35 — 36 zł za skrzynię i 6 skrzyń pomarańcz po 1,40 zł za 1 kg netto. Na aukcji było obecnych 4 kupców. Popyt bardzo słaby.

Jak nas informują kupcy gdyńscy wzrósł ostatnio dowóz na rynek tutejszy owoców krajowych. Dowóz ten dochodzi obecnie do 10 wagonów tygodniowo. Owoc krajowy dostarczany jest do Gdyni w przeważnej części autami ciężarowymi, w mniejszej części koleją. Rynek gdyński, którego konsumpcja jest bardzo mała — zaopatruje w owoc wszystkie nadmorskie kąpieliska, między nimi w poważnej części i Sopoty.

Kończy się sezon pomidorów krajowych, wskutek czego dowóz tego artykułu spadł do minimum. Dnia 25 sierpnia nadszedł do Gdyni 1 wagon pomidorów z okolic Kalisza. W związku z mniejszym dowozem pomidorów cena nieznacznie zwyżkowała i waha się obecnie od 1,50 do 2,00 zł za klatkę.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Grecja.

Nowe zbiory koryntek greckich zapowiadają się bardzo dobrze tak ilościowo jak i gatunkowo. W najbliższych dniach, jeśli pogoda utrzyma się, plantatorzy rozpoczną suszenie gron i w ciągu kilku tygodni zostaną wysłane pierwsze partie towaru na rynki zagraniczne.

W końcu bieżącego miesiąca ładowane będą w portach greckich pierwsze transporty winogron nowych zbiorów, które w roku bieżącym są wysokogatunkowe. Transporty te przeznaczone będą dla krajów europejskich.

Rumunia.

Od dnia 1 września br. wprowadzone zostają w Rumunii obostrzenia przy eksporcie owoców świeżych. Zarządzenia te mają na celu wprowadzenie pewnego rodzaju standaryzacji eksportowanego towaru, — przez dopuszczenie do eksportu jedynie firm solidnych i pewnych finansowo, które dotychczas wywiązywały się należycie wobec zagranicznych odbiorców.